

DVIS Workshop
Die Haftung für Ladungsschäden nach neuem Seefrachtrecht
Hamburg, 9. Juli 2015, und Leer, 14. Juli 2015

I. Einführung

- die Haftung des Beförderers für den Verlust und die Beschädigung des Gutes sowie die Überschreitung der Lieferfrist ist der zentrale Bereich des Frachtrechts
- es gelten nicht § 280 Abs. 1 BGB, sondern jeweils die besonderen frachtrechtlichen Vorschriften
- die Haftung des Beförderers ist heute in allen Frachtrechten im Ansatz einheitlich ausgestaltet
 - Art. 17 ff. CMR – Art. 17 ff. MontrealÜ, Art. 17 ff. WarschauAbk – Art. 23 ff. CIM 1999 – Art. 16 ff. CMNI – §§ 425 ff. HGB
 - Art. 4 Haager bzw. Haag-Visby Regeln – Art. 4 ff. Hamburg Regeln – Art 17 ff. Rotterdam Regeln
- deutsches Seefrachtrecht: §§ 498 ff. HGB
 - Grundlage: Haag-Visby Regeln
- die Rechtsverhältnisse des Seefrachtrechts
 - der Stückgutfrachtvertrag (§§ 481 ff. HGB)
 - die Reisecharter (§§ 527 ff. HGB)
 - die Bareboat-Charter (§§ 553 ff. HGB)
 - die Zeitcharter (§§ 557 ff. HGB)
 - das Normal-Konnossement (§§ 513 ff. HGB)
 - das Haag-Konnossement (§§ 513 ff. HGB, Art. 6 EGHGB)
- die §§ 498 ff. HGB gelten (teils zwingend, teils nicht zwingend, dazu unten)
 - für den Stückgutfrachtvertrag (systematischer Zusammenhang)
 - für die Reisecharter (§ 527 Abs. 2 HGB)
 - für das Normal-Konnossement (§§ 513 ff. HGB – auch wenn sich keine ausdrückliche Regelung findet)
 - in modifizierter Form für das Haag-Konnossement (Art. 6 EGHGB, §§ 513 ff. HGB)
 - nicht aber für die Bareboat- und für die Zeitcharter (§ 567 HGB)
- das Haag-Konnossement
 - ist ein solches, das die Voraussetzungen des Art. 6 EGHGB erfüllt (insbesondere in einem Vertragsstaat der Haager Regeln ausgestellt ist)
 - für das Haag-Konnossement gelten die in Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 4 EGHGB genannten Modifikationen

II. Die Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes

- Begründung der Haftung (§ 498 Abs. 1 HGB)
 - Verlust oder Beschädigung des Gutes – Schaden – in der Zeit zwischen Übernahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung
 - diese Merkmale muss der Anspruchsteller darlegen und beweisen
 - der Verlust des Gutes

- Unerfüllbarkeit des Ablieferungsanspruchs
 - Vernichtung – Abhandenkommen – Unauffindbarkeit des Gutes – Ablieferung an einen Nichtberechtigten
- Vermutung des Verlustes gem. § 511 HGB nach Ablauf der einer bestimmten Frist
 - das Zweifache der „vereinbarten Lieferfrist“, mindestens 60 Tage
 - Regelungen zum Wiederauffinden des Gutes nach Zahlung des Schadenersatzes
- Total- und Teilverlust
- die Beschädigung des Gutes
 - Beeinträchtigung der Unversehrtheit des Gutes
 - Substanzverletzungen bei festen Gegenständen, Kontamination flüssiger/gasförmiger Stoffe
 - Belastung mit Rechten Dritter
 - Schadensverdacht
 - Total- und Teilbeschädigung
- der Schaden
 - grundsätzlich indiziert der Verlust bzw. die Beschädigung den Schaden
 - erforderlich ist grundsätzlich ein eigener Schaden des Anspruchsberechtigten (siehe unten) oder
 - er muss zur Drittschadensliquidation berechtigt sein
 - im Transportrecht sehr weitgehend anerkannt
 - die „vertikale“ Drittschadensliquidation: Geltendmachung der Schäden des Auftraggebers sowie der weiteren Auftraggeber
 - die Drittschadensliquidation „überkreuz“: § 494 Abs. 1 S. 3 HGB (einschließlich der jeweiligen Auftraggeber)
- in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung – die „Obhutshaftung“ – maßgeblich ist insbesondere, ob der Befrachter oder der Verfrachter das Gut ver- bzw. entlädt
 - Übernahme des Gutes zur Beförderung:
 - im Schiff (Reisecharter, § 531 Abs. 1 S. 1 HGB; Zeitcharter, § 563 HGB, Stückgutfrachtvertrag [§ 486 Abs. 2 HGB] mit fio-Klausel)
 - am Schiff (Stückgutfrachtvertrag, § 486 Abs. 2 HGB)
 - an einer besonderen Übernahmestelle (Terminal), insbesondere bei Liniendiensten
 - Ablieferung
 - im Schiff (Reisecharter, § 535 Abs. 1 S. 1 HGB; Zeitcharter, § 563 HGB, Stückgutfrachtvertrag [§ 486 Abs. 2 HGB] mit fio-Klausel)
 - am Schiff (Stückgutfrachtvertrag, § 486 Abs. 2 HGB)
 - an einer besonderen Übernahmestelle (Terminal), insbesondere bei Liniendiensten

- Darlegung und Beweis
 - der Anspruchsteller muss den Schadenseintritt in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung darlegen und beweisen
 - (1) die vollständige und unbeschädigte Übernahme des Gutes und die Nichtablieferung bzw. Ablieferung in beschädigtem Zustand
 - die vollständige und unbeschädigte Übernahme
 - Vermutungswirkung von Konnossement (§ 517, § 522 Abs. 2 HGB) und Seefrachtbrief (§ 526 Abs. 2 HGB)
 - Inhalt verschlossener Behältnisse: die Angaben in Lieferschein und/oder Rechnung begründen die Vermutung, dass sich die betreffenden Gegenstände in dem Behältnis befanden (ständige Rechtsprechung)
 - teilweise Nichtablieferung bzw. Ablieferung in beschädigtem Zustand
 - Schadensanzeige § 510 HGB – aber: die Nichtablieferung bzw. die Ablieferung des Gutes in beschädigtem Zustand muss ohnehin der Anspruchsteller beweisen
 - (2) der Verlust und insbesondere die Beschädigung kann nur während der Beförderung eingetreten sein (Beispiel: Seewasserschaden)
- die Entlastung des Verfrachters
 - der Verfrachter muss den Schadenshergang aufklären und ausgehend davon darlegen und beweisen, dass er nicht haftet (kein Verschulden, Rechtfertigung, keine Zurechnung des Verhaltens bestimmter Personen, Geltung von vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen)
 - Anwendbarkeit eines der besonderen Haftungsausschlussgründe (§ 499 HGB)
 - Katalog des § 499 Abs. 1 S. 1 HGB
 - siehe dazu die weiteren Vorbehalte in § 499 Abs. 3 und 4 HGB
 - wichtig: die Beweiserleichterung des § 499 Abs. 2 HGB
 - hat sich der Verfrachter erfolgreich entlastet, kann der Anspruchsteller darlegen und beweisen, dass der Schaden gleichwohl auf ein Verschulden des Verfrachters zurückzuführen ist (§ 499 Abs. 1 S. 2 HGB)
 - der allgemeine Ausschlussgrund (§ 498 Abs. 2 S. 1 HGB) – Nicht-Verschulden
 - zusätzlich: die Sonderentlastung für die anfängliche See- bzw. Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes (§ 498 Abs. 2 S. 2 HGB)
 - geht der Schaden wahrscheinlich auf die anfängliche See- bzw. Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes zurück,
 - muss der Verfrachter außerdem darlegen und beweisen, dass die See- bzw. Ladungsuntüchtigkeit für den sorgfältigen Verfrachter bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war
 - Mitverschulden des Geschädigten (§ 498 Abs. 2 HGB)

- sonstige Ausschluss-, insbesondere Rechtfertigungsgründe
 - etwa § 228 S. 1 BGB, § 904 S. 1 BGB, § 34 StGB
 - Verwertung aufgrund eines Pfandrechts am Gut (§§ 495–497 HGB)
- die Entlastung muss sich beziehen auf
 - das eigene Verhalten des Verfrachters selbst, einschließlich das seiner Organe (§ 31 BGB) – Organisationsverschulden – sowie
 - das Verhalten seiner Hilfspersonen, das er sich nach § 501 HGB zurechnen lassen muss
 - Leute und Schiffsbesatzung (§ 501 S. 1 HGB)
 - selbständige Hilfspersonen (§ 501 S. 2 HGB: Unter-Verfrachter, Reeder, Ausrüster, Umschlagsunternehmer)
- wirksam vereinbarte vertragliche Haftungsbefreiungen und -beschränkungen
 - sonstige Individualvereinbarungen (AGB-Festigkeit, § 512 Abs. 1 HGB)
- nautisches Verschulden und Feuer
 - es gibt von Gesetzes wegen grundsätzlich keine Haftungsbefreiung bei nautischem Verschulden bzw. Feuer mehr
 - Ausnahmen
 - Haag-Konnossement: hier muss sich der Verfrachter ein Verhalten insbesondere der Besatzung bei nautischem Verschulden und Feuer nicht zurechnen lassen (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 EGHGB)
 - die Nicht-Zurechnung des Verhaltens der Besatzung im Falle nautischen Verschuldens oder bei Feuer kann vereinbart werden (siehe § 512 HGB)
- die Anspruchsbefugnis
 - die Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes stehen grundsätzlich dem Befrachter als Vertragspartner des Verfrachters zu:
 - neben dem Befrachter kann nach § 494 Abs. 1 S. 2 HGB der Empfänger anspruchsberechtigt sein
 - bei Beschädigung des Gutes nach Ankunft des Gutes am Löschplatz
 - bei Verlust des Gutes sofort
 - Vorrang des Konnossements – ist ein Konnossement ausgestellt, stehen alle Ansprüche wegen Verlust und Beschädigung des Gutes ausschließlich dem Konnossements-Berechtigten zu
 - häufig hat der Ladungsversicherer eine Entschädigung gezahlt, so dass der Anspruch des Versicherten gegen den Verfrachter auf ihn, den Versicherer, übergegangen ist
- Wertersatz (§ 502 HGB) und Kosten der Schadensfeststellung (§ 503 HGB)
 - Wertersatz
 - der der Verfrachter schuldet
 - bei Verlust des Gutes Ersatz des Wertes, den das Gut bei fristgemäßer Ablieferung am Bestimmungsort gehabt hätte (§ 502 Abs. 1 HGB)
 - bei Beschädigung des Gutes die Differenz der Werte des unbeschädigten und des beschädigten Gutes (§ 502 Abs. 2 S. 1 HGB)

- Vermutung § 502 Abs. 2 S. 2 HGB: die für die Beseitigung des Schadens aufgewendeten Kosten entsprechen der Wertdifferenz
 - Wert des Gutes (§ 502 Abs. 3 S. 1 HGB) – wichtig: Vermutung des § 502 Abs. 3 S. 2 HGB: der in der Handelsrechnung ausgewiesene Kaufpreis ist der Marktwert
 - Abzug ersparter Aufwendungen (§ 502 Abs. 4 HGB)
 - Bedeutung
 - der Verfrachter schuldet eine Geldzahlung und von vornherein nicht Naturalrestitution (§§ 249 ff. BGB)
 - eine Beschränkung der Haftung, weil sonstige Schadenspositionen ausgeschlossen werden – insbesondere wegen entgangenen Gewinns (§ 252 BGB)
 - Schadenspauschalierung – Haftung auf Wertersatz auch dann, wenn tatsächlich nur ein geringerer Schaden entstanden ist
 - der Verfrachter haftet über den Wertersatz hinaus auch für die Kosten der Schadensfeststellung (§ 503 HGB)
 - nicht: für die Kosten der Ermittlung der Ursache des Schadens
 - die Kosten müssen dem Anspruchsteller entstanden sein (nicht etwa nur dem Ladungsversicherer)
- Höchstbetrag der Haftung – die Haftung des Verfrachters auf Wertersatz (§ 502 HGB) sowie für die Kosten der Schadensfeststellung (§ 503 HGB) ist auf einen Höchstbetrag beschränkt (§ 504 Abs. 1 S. 1 HGB):
 - 666,67 SZR pro Stück oder Einheit des (verloren gegangenen oder beschädigten) Gutes (Stück-Alternative, Stück-Höchstbetrag) oder
 - 2 SZR pro Kilogramm des Rohgewichts des (verloren gegangenen oder beschädigten) Gutes (Kilogramm-Alternative, Kilogramm-Höchstbetrag)
 - je nachdem, welcher Betrag höher ist
 - zu den SZR siehe § 505 HGB (zuletzt steigend, ungefähr EUR 1,28)
 - Container-Klausel (§ 504 Abs. 1 S. 2 und 3 HGB)
 - betrifft nur die Stück-Alternative und deren Berechnung
 - Problem: wenn Lademittel (= Container, Paletten) verwendet werden, sind dann die Lademittel oder die darin gestauten Gegenstände die maßgeblichen Stücke?
 - § 504 Abs. 1 S. 2 HGB: maßgebliche Stücke sind die Gegenstände, die im Beförderungsdokument (= Konnossement und Seefrachtbrief) als in dem Lademittel enthalten angegeben sind – ist nichts angegeben, ist das Lademittel das maßgebliche Stück (S. 3)
 - was aber, wenn der Verfrachter gar kein Beförderungsdokument ausgestellt hat?
 - ACHTUNG: bei Haag-Konnossementen entfällt die Kilogramm-Alternative des § 504 Abs. 1 S. 1 HGB (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EGHGB)
 - Beschädigung einer Sachgesamtheit durch Verlust oder Beschädigung einzelner Frachtstücke (§ 504 Abs. 2 HGB)
 - Problem: ist das Gewicht bzw. die Anzahl nur der betroffenen Frachtstücke oder das Gewicht bzw. die Anzahl der Sachgesamtheit zugrunde zu legen?

- maßgeblich ist die Entwertung der Sachgesamtheit durch den Schaden
- dies spielt nicht nur eine Rolle bei der Ermittlung der Grundlage der Höchsthaftung, sondern ggf. auch bereits für
 - den Wertersatz sowie
 - die Frage, ob ein Teilverlust oder die Beschädigung der Sachgesamtheit vorliegt
- das qualifizierte Verschulden (§ 507 HGB)
 - der Grundtatbestand (§ 507 Nr. 1 HGB): Wegfall aller gesetzlichen und vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen bei Vorliegen eines
 - qualifizierten Verschuldens
 - Vorsatz oder
 - Leichtfertigkeit in dem Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts
 - des Verfrachters selbst
 - einschließlich seiner Organe (siehe § 616 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 HGB)
 - Organisationsverschulden
 - der Sonderfall (§ 507 Nr. 2 HGB): Wegfall aller gesetzlichen und vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen, wenn der Verfrachter vertraglich die Unter-Deck-Verladung übernommen hat und der Schaden auf die An-Deck-Verladung zurückzuführen ist (Verwirklichung eines gerade mit der Decksverladung verbundenen Risikos)

III. Die Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes bei unerlaubter Deckverladung

- § 500 S. 1 HGB begründet eine neue Sonderhaftung im Fall der unerlaubten Verladung des Gutes an Deck
- Tatbestand
 - Begründung der Haftung
 - Verladung des Gutes an Deck
 - ohne die erforderliche (§ 486 Abs. 4 S. 3 HGB) Zustimmung des Befrachters bzw. Abladers (§ 486 Abs. 4 S. 1 und 2 HGB)
 - Verlust oder Beschädigung des Gutes aufgrund der Verladung an Deck (Verwirklichung eines gerade mit der Decksverladung verbundenen Risikos) – § 500 S. 2 HGB begründet eine entsprechende Vermutung
 - Entlastung
 - auf das Nicht-Verschulden kann sich der Verfrachter nicht berufen (§ 500 S. 1 HGB)
 - auf Rechtfertigungsgründe?
- Rechtsfolge: Haftung des Verfrachters für den Schaden nach Maßgabe der §§ 502 ff. HGB
- Wegfall aller gesetzlichen und vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen bei persönlichem qualifizierten Verschulden des Verfrachters (§ 507 Nr. 1 HGB)
 - außerdem: Wegfall aller gesetzlichen und vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen, wenn die Decksverladung unter Verstoß gegen eine vereinbarte Unter-Deck-Verladung erfolgte (§ 507 Nr. 2 HGB)

IV. Die Haftung für die verspätete Ablieferung des Gutes

- alle modernen Frachtrechte kennen besondere Vorschriften über die Lieferfrist und die Haftung des Beförderers für deren Überschreitung, die bei der Haftung für Verlust und Beschädigung „nebenbei“ mitgeregelt wird – siehe Art. 17 ff. CMR, Art. 19 ff. MontrealÜ, Art. 19 ff. WarschauAbk, Art. 23 ff. CIM 1999, Art. 16 ff. CMNI, §§ 425 ff. HGB sowie Art. 4 ff. Hamburg Regeln, Art 17 ff. Rotterdam Regeln
 - Begründung des Anspruchs: Ablieferung nach Ablauf der Lieferfrist – Entlastung: wie bei Verlust oder Beschädigung des Gutes – Höchstbetrag der Haftung – Ausschlussfrist, Wahrung durch Geltendmachung
- auch die Vorentwürfe zum RegE zum SHR-ReformG sahen entsprechende Bestimmungen für die §§ 498 ff. HGB vor – diese fehlten dann im RegE – Grund: Rückkehr zu den Haager Regeln (?)
- deswegen: im Seefrachtrecht gelten die allgemeinen Vorschriften über den Verzug (§ 280 Abs. 3, § 286 BGB)
 - Verzug des Verfrachter mit der geschuldeten Ablieferung des Gutes (§ 286 Abs. 1 S. 1 BGB)
 - Nichtablieferung des Gutes trotz
 - „Fälligkeit“ der Ablieferung (§ 271 BGB)
 - Bestimmung der Zeit für die Ablieferung (= Leistungszeit) im Frachtvertrag bzw.
 - nach den Umständen (wie nach § 423 HGB)
 - Mahnung des Gläubigers (§ 286 Abs. 1 S. 1 BGB)
 - Ausnahmen: § 286 Abs. 2 BGB
 - Gläubiger = Gläubiger des Ablieferungsanspruchs (Befrachter und/oder Empfänger)
 - formfreie Erklärung (geschäftähnliche Handlung) mit einem bestimmten Inhalt
 - nach Eintritt der Fälligkeit und vor der Ablieferung
 - Anspruchsbefugnis
 - in erster Linie der Befrachter
 - ebenso der Empfänger (§ 494 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 HGB) („... verspätet abgeliefert ...“)
 - Rechtsfolge:
 - der Verfrachter haftet auf Ersatz der objektiv zurechenbaren Schäden (§§ 249 ff. BGB)
 - keine Höchsthaftung (anders § 431 Abs. 3 HGB im allgemeinen Frachtrecht)
 - ein qualifiziertes Verschuldens hat keine Auswirkungen (§ 507 HGB)

V. Die außervertragliche Haftung des Verfrachters für Verlust und Beschädigung des Gutes

- die Haftung gegenüber dem Befrachter bzw. Empfänger
 - Anspruchsgrundlagen:
 - § 823 Abs. 1 und 2 BGB
 - wichtiger Grundsatz der Rechtsprechung:

gewerblich tätige Lagerhalter, Spediteure oder Frachtführer trifft eine (deliktische) Obhuts- und Überwachungspflicht an allen an ihn gelangenden, in fremdem Eigentum stehenden Gütern – Verkehrspflicht, Organisation des Unternehmens, wesentlich bei Unterlassen

- § 831 BGB
- § 480 S. 1 HGB (wenn der Verfrachter gleichzeitig Reeder oder Ausrüster [§ 477 HGB] ist, siehe unten), § 3 Abs. 1 BinSchG (wenn er Eigner bzw. Ausrüster [§ 2 Abs. 1 BinSchG] ist)
- Art. 2 ff. ZusÜSee, §§ 570 ff. HGB; Art. 2 ZusÜBin, §§ 92 ff. BinSchG
- die außervertragliche Haftung unterliegt den gleichen gesetzlichen und vertraglichen Befreiungen und Beschränkungen wie die vertragliche Haftung (§ 506 Abs. 1 HGB)
- IPR: die unselbständige Anknüpfung (Art. 4 Abs. 3 Rom II)
- die Haftung gegenüber vertragsfremden Dritten
 - vertragsfremde Dritte sind alle, die nicht der Befrachter und der Empfänger sind – etwa der Ladungseigentümer, sonstige Haupt-Verfrachter „in der Kette“, insbesondere der ursprüngliche Befrachter und der endgültige Empfänger (sofern dieser nicht mit dem vertraglichen Empfänger des Verfrachters identisch ist)
 - Anspruchsgrundlagen: wie eben – sowie ggf. insbesondere § 509 HGB (siehe unten)
 - die Haftung unterliegt grundsätzlich den gleichen gesetzlichen und vertraglichen Befreiungen und Beschränkungen wie die vertragliche Haftung (§ 506 Abs. 2 S. 1 HGB)
 - dies gilt nicht für die Verjährung („konkurrierende Ansprüche“, § 610 HGB; in „diesem Untertitel“ vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen, § 506 Abs. 1 S. 1 HGB)
 - Ausnahmen von der Erstreckung der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen (§ 506 Abs. 2 S. 2 HGB):
 - vertragliche Abreden zu Lasten des Befrachters (Nr. 1) – Ausnahme: eine Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden und im Falle von Feuer kann auch dem Dritten entgegen gehalten werden (§ 506 S. 3 HGB)
 - fehlende Zustimmung des Dritten, Kenntnis oder grobfahrlässige Unkenntnis des Verfrachters (Nr. 2)
 - abhanden gekommenes Gut (Nr. 3)
 - IPR: Art. 4 Abs. 1 und 2 Rom II

VI. Geltung der Haftungsbefreiungen und -beschränkungen für die Hilfspersonen des Verfrachters (Himalaya-Regelungen)

- die Hilfspersonen des Verfrachters (siehe § 501 HGB)
 - Leute des Verfrachters, die Personen der Schiffsbesatzung sowie andere Personen, insbesondere selbständige Hilfspersonen wie Unter-Verfrachter, Reeder, Ausrüster, Umschlagsbetriebhaften dem Befrachter bzw. Empfänger ggf. auf außervertraglicher Grundlage aus unerlaubter Handlung

- § 823 Abs. 1 und 2, § 831, § 480 S. 1 HGB, § 3 Abs. 1 BinSchG, Art. 2 ff. ZusÜSee, §§ 570 ff. HGB; Art. 2 ZusÜBin, §§ 92 ff. BinSchG
- kraft Gesetzes gelten die gesetzlichen und die vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen auch für
 - die Leute des Verfrachters sowie die Personen der Schiffsbesatzung (§ 508 Abs. 1 S. 1 und 2 HGB)
 - nicht aber für die selbständigen Hilfspersonen iSd. § 501 S. 2 HGB (die sind in § 508 Abs. 1 HGB nicht genannt)
 - nicht im Falle eines qualifizierten Verschuldens der betreffenden Person (§ 508 Abs. 2 HGB)
 - Haftung als Gesamtschuldner (§ 508 Abs. 3 HGB)
- kraft vertraglicher Vereinbarung (Himalaya-Klausel)
 - häufig sollen die vertraglichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen auch für die selbständigen Hilfspersonen gelten
 - erforderlich ist eine Individualvereinbarung (§ 512 Abs. 1 HGB)

VII. Die zwingende Geltung

- die Vorschriften der §§ 498 ff. HGB sind grundsätzlich AGB-fest (§ 512 Abs. 1 HGB) – von ihnen kann nur durch eine im Einzelnen ausgehandelte Vereinbarung abgewichen werden
 - Ausnahmen:
 - der Verfrachter kann in seinen AGB die Nicht-Zurechnung des Verhaltens der Schiffsbesatzung im Falle nautischen Verschuldens und bei Feuer an Bord vorsehen (§ 512 Abs. 2 HGB)
 - der Höchstbetrag des § 504 Abs. 1 S. 1 HGB kann durch AGB (des Befrachters) erhöht werden
 - bei Reisechartern (§ 527 Abs. 2 HGB verweist nicht auf § 512 HGB)
 - bei Haag-Konnossementen (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 EGHGB): abweichende Regelungen sind schlechthin ausgeschlossen

VIII. Die Haftung des ausführenden Verfrachters

- Grundgedanke: dem Befrachter und dem Empfänger wird neben dem vertraglichen Verfrachter eine weitere Person zur Seite gestellt, die wie der vertragliche Verfrachter haftet
- Zweck: Vermeidung von Streitverkündungen und des entsprechenden Kostenrisikos – Ermöglichung des Durchgriffs auf den eigentlichen Schädiger – Zugriff auf Vermögen in Form des Beförderungsmittels
- ausführender Verfrachter (§ 509 Abs. 1 HGB):
 - ein anderer als der vertragliche Verfrachter
 - der die (vom vertraglichen Verfrachter geschuldete) Beförderung ganz oder teilweise ausführt
 - der letzte selbständige Unternehmer, der die Beförderung mit einem eigenen Beförderungsmittel durchführt: Reeder, Eigner, Ausrüster
 - bei mehreren (See-)Teilstrecken kann es mehrere ausführende Verfrachter geben
 - schuldet der vertragliche Verfrachter die Übernahme des Gutes zur Beförderung bzw. dessen Ablieferung an einer besonderen Übernahme-

bzw. Ablieferungsstelle, kann auch der Umschlagsunternehmer ausführender Verfrachter sein

- Rechtsfolge: der ausführende Verfrachter haftet dem ursprünglichen Befrachter und dem endgültigen Empfänger in gleicher Weise wie der vertragliche Verfrachter (§ 509 Abs. 1 und 3 HGB)
 - Erweiterungen der Haftung wirken nur bei schriftlicher Zustimmung des ausführenden Verfrachters (§ 509 Abs. 2 HGB)
 - Gesamtschuldner (§ 509 Abs. 3 HGB)
 - Himalaya-Regelung (§ 509 Abs. 5 HGB)
- problematische Bereiche:
 - IPR: gesetzlicher Schuldbeitritt oder Haftung aus unerlaubter Handlung – Anwendung des § 509 HGB nur, wenn deutsches Sachrecht zur Anwendung gelangt (Art. 4 Rom II)
 - Anwendung des § 509 HGB nur, wenn der vertragliche Verfrachter nach §§ 498 ff. HGB haftet

IX. Die Verjährung von Ansprüchen wegen Ladungsschäden

- grundsätzlich gilt eine einjährige Verjährungsfrist (§ 605 Nr. 1 und 2 HGB)
- beginnend mit der tatsächlichen oder der hypothetischen Ablieferung (§ 607 Abs. 1 HGB, zur Zeitcharter siehe Abs. 3)
 - verzögerter Verjährungsbeginn bei Rückgriffsansprüchen (§ 607 Abs. 2 HGB)
- besonderer Tatbestand der Hemmung durch Geltendmachung des (Ersatz-)Anspruchs (§ 608 HGB)
- die Vorschriften sind AGB-fest, wenn die Ansprüche aus einem Stückgutfrachtvertrag oder einem Konnossement hergeleitet werden (§ 609 Abs. 1 HGB) – also unbeschränkt abdingbar bei Reisechartern (§§ 527 ff. HGB)
 - Sonderfall Haag-Konnossement (Art. 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EGHGB): die Erleichterung der Verjährung ist ausgeschlossen
- die Vorschriften über die Verjährung gelten auch für konkurrierende außervertragliche Ansprüche (§ 610 HGB)

Fälle

1. Der in Düsseldorf ansässige Verfrachter V übernimmt für den Befrachter B die Beförderung eines gebrauchten Taxis (Gewicht 2.000 kg) von Hamburg nach Lagos zur Ablieferung dort an den Empfänger E. Zuvor hatte B Taxi für EUR 15.000 an E verkauft. Der PKW kommt erheblich beschädigt an. E wendet für die Beseitigung des Schadens EUR 5.000 auf und verlangt außerdem EUR 3.000 entgangenen Gewinn, weil er das Taxi wegen der Reparatur erst später einsetzen konnte. Ansprüche des A und des E gegen V?

a) Abwandlung: der PKW kommt in einem Zwischenhafen abhanden. Ansprüche des A und des E gegen V?

2. Spediteur S bucht für seinen Auftraggeber A bei dem Verfrachter V die Beförderung eines geschlossenen Containers (Leergewicht 2.000 kg) mit 2.000 Kartons Schuhen (Gewicht 4.000 kg) von Antofagasta nach Bremen zur Ablieferung an E. Die Partie war zuvor zu einem Preis von EUR 10.000 an E verkauft worden, der den Kaufpreis bereits entrichtet hat. Vereinbarungsgemäß wird für die Beförderung ein Containerschiff eingesetzt. Nach der Verladung des Containers stellt V einen Seefrachtbrief aus, der die zuvor genannten Gewichts- und Mengenangaben enthält. Im Atlantik geht der an Deck gestaute Container trotz ordnungsgemäßer Laschung über Bord, als das Schiff kurzzeitig auf eine außergewöhnlich hohe See trifft, die nicht vorhersehbar war. Ansprüche des S, des A und des E gegen V?

a) Abwandlung: der Container ist unzureichend gesichert.

b) Weitere Abwandlung: V stellt kein Beförderungsdokument aus.

c) Weitere Abwandlung: der Container sollte nach den Vereinbarungen zwischen S und V unter Deck verschifft werden.